

TOHO INTERNATIONAL

PATENT & LAW OFFICE
Shinjuku Maynds Tower 16F
1-1, Yoyogi 2-chome, Shibuya-ku
Tokyo 151-0053 JAPAN

TELEPHONE 81-3-3320-1353
FACSIMILE GIII, GIV 81-3-3320-1393
Email Address: toho@chibapat.co.jp

December 22, 2004

(By Facsimile/EMS)

PCT Operations Department
INTERNATIONAL BUREAU OF WIPO
34, chemin des Colombettes
1211 Geneva 20
SWITZERLAND

Re: Amendment of the claims under Article 19(1)
International Application No. PCT/JP2004/011079
Applicant: HONDA MOTOR CO., LTD.
International filing Date: August 3, 2004
Our ref.: 04P310HMW000

Dear Sirs:

The Applicant, who received the International Search Report relating to the above identified International Application transmitted on October 26, 2004, hereby files amendment under Article 19(1) as in the attached sheets.

The Applicant replaces pages 25 and 25/1. In the amendment, claims 18 and 19 are new, and claims 1-17 are retained unchanged.

Please acknowledge your safe receipt of this letter by return facsimile.

Very truly yours,
TOHO INTERNATIONAL
PATENT & LAW OFFICE

By 
Yoshihiro CHIBA

/tm

Attachment: Amendment under Article 19(1) 2 sheets

ハブの動力伝達機構。

- [13] 請求項1記載の機構において、

前記ハブ歯部(28)の山部(28a)には、前記シャフト歯部(22)から離間する方向に所定の曲率で窪んだ円弧部(338)が形成されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

- [14] 請求項1記載の機構において、

前記シャフト歯部(22)の山部(22a)は、軸線方向に沿った一定の外径に形成されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

- [15] 請求項1記載の機構において、

前記シャフト歯部(22)の山部(22a)は、軸線方向に沿って外径が変化するように形成されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

- [16] 請求項15記載の機構において、

前記シャフト歯部(22)の山部(22a)の外径は、シャフトシャंक(24)側に向かって徐々に縮径するように形成されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

- [17] シャフト(12)に形成されたシャフト歯部(22)と、前記シャフト(12)の外周側に配置されたハブ(14)のハブ歯部(28)とが係合することにより、前記シャフト(12)及びハブ(14)間で相互にトルク伝達が可能に結合された機構において、

前記シャフト歯部(22)は、歯厚が変化したクラウニングからなる山部(22a)と、前記シャフト(12)の端部からシャフトシャंक(24)側に向かって外径が変化する谷部(22b)とを有し、

前記ハブ歯部(28)は、歯厚が一定の直線状からなり、且つ、前記端部から前記シャフトシャंक(24)側に向かう軸線方向に沿って一定の内径からなる山部(28a)と谷部(28b)とを有することを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

- [18] (追加)請求項17記載の機構において、

前記シャフト歯部(22)とハブ歯部(28)との啮合部位に付与される荷重の度合いに対応して、主たる荷重伝達領域が異なるように設けられることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

[19] (追加)請求項18記載の機構において、

前記荷重の度合いは、低荷重、中荷重及び高荷重を含み、前記低荷重、中荷重及び高荷重の主たる各荷重伝達領域(a、b、c)は、クラウニングトップ(P0)からシャフトシャंक(24)側に向かって順に離間する方向に設定されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。